

Communiqué du mardi 11 mars 2014

## Avenue du Port : ne jetons pas la pierre aux pavés !

La Commission de concertation se réunit ce mardi 11 mars pour débattre du nouveau projet de réaménagement. L'ARAU demande le maintien des pavés.

---

Ce mardi 11 mars à 11h30 se tiendra, dans les locaux du centre administratif de la Ville de Bruxelles, la Commission de concertation qui devrait remettre son avis sur le nouveau projet de réaménagement de l'avenue du Port.

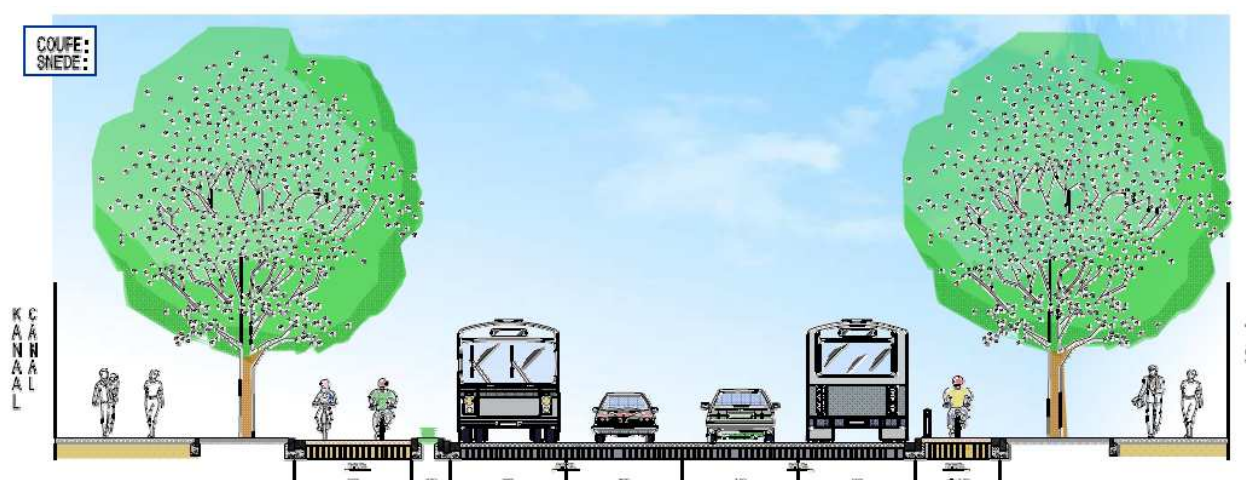


Si les platanes, sauvés par la mobilisation des citoyens et des associations<sup>1</sup>, ne semblent plus en danger, le patrimoine n'en reste pas moins menacé : en effet, la nouvelle demande de permis introduite par l'administration régionale (Bruxelles Mobilité) prévoit l'enlèvement des pavés au profit d'une reconstruction (nouvelles fondations) avec asphaltage de la chaussée.

## La Région coupable : un projet orienté « voiture » malgré les larges concessions faites aux cyclistes

Malgré les engagements politiques en matière de réduction de la pression automobile du plan Iris II et le statut de « voirie inter quartiers » de l'avenue du Port<sup>2</sup>, **l'intention de ce nouveau projet de réaménagement n'est nullement de modérer ou de limiter le trafic automobile.** Dans le dossier de demande de permis, l'avenue du Port est présentée comme « *un espace public (rocares et grandes voiries dans l'axe du Canal, ...) où l'on vise le renforcement de la part de l'espace voué à la mobilité douce, sans pour autant porter atteinte au trafic automobile (volume et fluidité).* »<sup>3</sup> Bienvenue dans les années 60 !

La « philosophie » du projet est encore basée sur une vision technocratique faite de segmentation des espaces et de stricte séparation des flux : abondance de marquages au sol, utilisation de matériaux hétéroclites (matières, couleurs) en fonction des usages, etc. Bref, ce projet fait plus penser à une « grand-route de campagne » qu'à une « voirie inter quartiers », urbaine et arborée, ce qu'est actuellement l'avenue du Port, malgré sa dégradation.



Stricte séparation des flux et hétérogénéité des matériaux mis en œuvre sont le lot de ce projet de réaménagement.

Outre cette « philosophie » passéiste et très peu urbaine, le projet de réaménagement comporte également de nombreux défauts techniques.

<sup>1</sup> Regroupés au sein de l'APPP (Association Patrimoine, Pavés, Platanes). Plus de détails : <http://www.avenueduport.be/>

<sup>2</sup> Ce statut la distingue clairement du quai de Willebroek, situé sur l'autre rive et « qui s'inscrit lui comme "voirie métropolitaine" devant accueillir prioritairement un trafic de transit le plus important. » Service public régional de Bruxelles – Bruxelles Mobilité, *Réaménagement de l'avenue du Port & d'un tronçon de la rue Claessens à Bruxelles*, s. d., p. 31.

<sup>3</sup> C'est nous qui soulignons. Service public régional de Bruxelles – Bruxelles Mobilité, *Réaménagement de l'avenue du Port & d'un tronçon de la rue Claessens à Bruxelles*, s. d., p. 17.

Sans être exhaustif :

- manque de passages piétons (spécifiquement aux endroits appropriés) ;
- bandes bus s'arrêtant trop loin des carrefours ;
- pas d'aménagements prévus pour empêcher les « bypass » que constituent les deux stations-service ;
- pas (ou peu) de prise en compte du projet du pont Picard (nouveau tracé tram, piétons et cyclistes, prévu depuis 2001...);
- alignements d'arbres incomplets ;
- erreurs factuelles dans la prise en compte de la situation existante (ex : rue indiquée comme bidirectionnelle alors qu'unidirectionnelle) ;
- etc.

Au final, prévalence des « normes » sectorielles autoproclamées (de la STIB, des cyclistes, des aménageurs de voirie,...) au détriment d'une vision globale plus cohérente et, surtout, conforme à l'intérêt général à long terme.

### **Non-conformité flagrante du projet avec le Plan régional Iris II**

De plus, comme l'ARAU l'a déjà indiqué lors des réunions de Commission de concertation précédentes, le projet ne gère pas correctement le débouché de l'avenue du Port sur l'avenue de la Reine, côté Laeken. Il présente toujours un éventail d'une dizaine de voies, infranchissable et peu conforme à l'esprit du Plan Iris II de mobilité. Aux abords d'une école. Pourquoi ? Parce qu'une étude de Stratec, réalisée à l'époque où la Région et la Ministre Brigitte Grouwels (chargée des Travaux publics et des Transports) n'avaient pas encore renoncé au projet de BILC (Brussels International Logistic Center), prévoyait de faire entrer un flux important de camions en ville par l'avenue du Port, au moyen d'un tunnel à creuser sous l'avenue de la Reine. C'est pourquoi le projet de 2008 prévoyait une route en béton armé. Le projet de BILC a été sagement abandonné par la Région début 2010 mais Brigitte Grouwels prétend maintenir le projet de tunnel sous l'avenue de la Reine. Cette intention est reprise dans le schéma directeur de la Moyenne ceinture. Il s'agit de fluidifier le trafic lourd et de transit et non de le modérer comme s'y est engagé le gouvernement auquel elle appartient. **C'est ainsi que Brigitte Grouwels entend réaliser le « rêve » passéiste de Didier Reynders, qui consiste à percer Bruxelles de nouveaux tunnels**, aptes à absorber le flux de navetteurs et de camions. Voilà qui ressemble à un cauchemar pour les Bruxellois !

Rappelons que le respect d'Iris II s'impose à ceux qui l'ont conçu et approuvé.

Cela devrait déjà suffire à rejeter ce projet.

Mais ce n'est pas tout : non content de ses errements philosophiques et techniques, le réaménagement promu par Brigitte Grouwels entend s'attaquer au patrimoine bruxellois en supprimant les pavés au profit du béton et de l'asphalte, dérivé du pétrole !

## Pourquoi retirer les pavés ?

---

La demande de permis ne répond pas à cette question et ne démontre aucun avantage à l'asphaltage de la chaussée ; elle se contente de justifier ce choix par l'imposition improvisée par le gouvernement en mai 2013 : « *Exécuter la voirie en asphalte (avec une largeur de voirie minimum de 12 mètres)* »<sup>4</sup>. **Le choix de l'asphaltage n'est pas guidé par des arguments techniques** (et encore moins environnementaux ou patrimoniaux) **mais par une pétition de principe !**

Comment expliquer cette décision si ce n'est par la méconnaissance de celles et ceux l'ayant prise ? Méconnaissance des qualités environnementales et patrimoniales du pavé en voirie, méconnaissance des avantages du réemploi et des inconvénients de la « démolition-reconstruction », entre autres en termes de production de déchets. On ne doit pas s'étonner que Bruxelles ait échoué dans sa candidature de capitale verte européenne 2015...

Le succès de la journée d'étude sur la pierre naturelle en voirie récemment organisée par l'ARAU<sup>5</sup>, à laquelle ont assisté de nombreux fonctionnaires communaux et régionaux, démontre l'intérêt suscité par la question et la volonté (dans le chef de certains) de s'informer sur ce matériau et sa mise en œuvre afin de pouvoir objectiver les décisions qui devraient présider au choix de son maintien et de son entretien (ou de sa suppression) sur les voiries de la Région.

Tout le monde s'accordera pour dire que l'avenue du Port n'est pas en bon état. Faut-il pour cela blâmer les pavés ? Non, mais le manque d'entretien : rien n'a été fait depuis plus de 40 ans ! Imagine-t-on remettre en cause l'utilisation de l'asphalte sur les voiries qui en sont recouvertes à cause des nids de poules et autres dégradations causées par l'usure du temps ? Si l'on suit le « raisonnement » que Brigitte Grouwels applique à propos des pavés, c'est pourtant ce qu'il faudrait faire...

## Que dit le Manuel des espaces publics ?

La Région a édité en 1995 un Manuel des espaces publics. Puisqu'elle l'a réédité récemment on peut supposer qu'il s'agit toujours de l'ouvrage de référence.

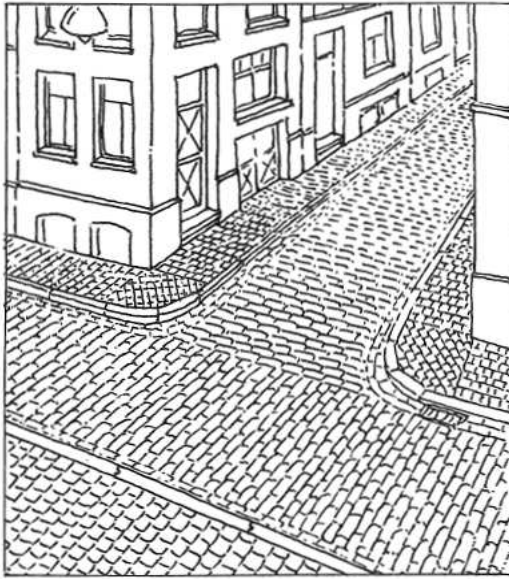
L'ARAU reproduit ci-dessous une de ses planches, celle qui résume l'histoire de l'évolution de la conception des aménagements d'espaces publics bruxellois. Nous constatons avec stupeur que les ingénieurs de Bruxelles Mobilité semblent bloqués entre le stade 2 et le stade 3 ! L'ARAU suggère de revoir le projet pour passer directement au stade 4, celui des « aménagements recommandés » (par la Région).

---

<sup>4</sup> Service public régional de Bruxelles – Bruxelles Mobilité, *Réaménagement de l'avenue du Port & d'un tronçon de la rue Claessens à Bruxelles*, s. d., p. 25.

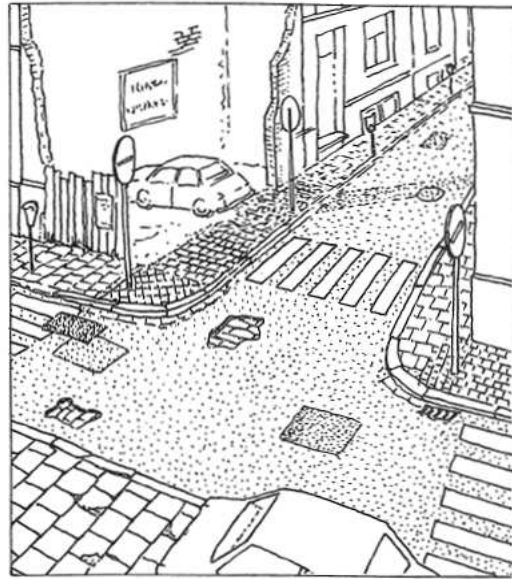
<sup>5</sup> *La pierre naturelle en voirie : un patrimoine culturel bruxellois. Journée d'étude du vendredi 24 janvier 2014.* Actes du colloque à paraître. <http://www.arau.org/au/5f1a94ea3538f0cef71f85e0159023a6f1eb4934.pdf>

## MODÉRER LE TRAFIC, SIMPLIFIER LES AMÉNAGEMENTS



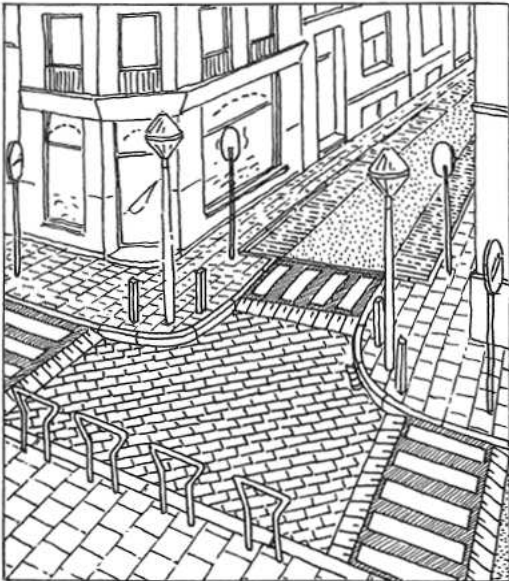
**AMÉNAGEMENT D'ORIGINE**

*Toutes les rues d'une urbanisation conçues sur un même principe, un nombre limité de typologies et de matériaux: cohérence avec le bâti.*



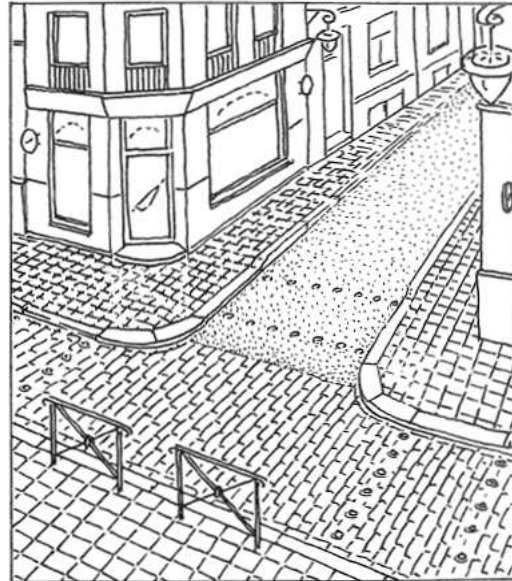
**DÉGRADATION COURANTE DES ANNÉES '60-'70**

*Asphaltage du pavé, réparations chaotiques des trottoirs. Sursignalisation, tolérance du stationnement sauvage.*



**AMÉNAGEMENT À ÉVITER**

*Lisibilité de la rue perturbée, multiplication des matériaux de rue en rue. Accastillage de la modération du trafic: signalisation, bornes, casse-vitesses, 'oreilles' de trottoir...*



**AMÉNAGEMENT RECOMMANDÉ**

*Rénovation progressive sur base d'une convention simple: 1 ou 2 matériaux par tissu urbain, récupération du pavé, qualité des détails constructifs des bordures. Signalisation réduite, éventuelle zone 30.*

*Le Manuel des espaces publics bruxellois, édité par la Région en 1995, réédité récemment, recommande le réemploi du pavé. Les ingénieurs de Bruxelles Mobilité, formés aux autoroutes fédérales en rase campagne, s'inspirent quant à eux des mauvais choix des années 60 et 70 : asphaltage et sursignalisation.*

## Quand on ne veut pas prendre la peine de réparer, on jette et on remplace

### Les avantages écologiques et économiques

Les avantages écologiques et économiques d'une restauration du pavage de l'avenue du Port ont été maintes fois mis en évidence par la commission d'experts réunis par le gouvernement au sein de la CRMS<sup>6</sup> et par les associations : « *Remettre en état les pavés de l'avenue du Port dans les règles de l'art est une solution durable, avec un excellent bilan carbone : les pavés (de porphyre belge) sont indéfiniment recyclables et ils sont déjà sur place. Cela fournit du travail à 40 paveurs pour une durée de 7 mois. Partout on affirme que l'emploi manque : voici une occasion d'en créer de l'utile et de former du personnel qualifié.* »<sup>7</sup>

Ces nombreux avantages ont été mis en évidence par la plupart des intervenants lors de la journée d'étude organisée par l'ARAU. Nicolas Scherrier, gestionnaire de projet à Bruxelles Environnement, a ainsi rappelé le caractère durable du pavé : possibilité de réemploi, limitation des transports (puisque le matériau est déjà sur place), etc.

### La question patrimoniale

ICOMOS, le conseil international des monuments et des sites, a consacré un article de sa revue *Heritage at risk* au Patrimoine pavé en Belgique. On peut y lire que « *Le patrimoine pavé constitue un élément essentiel du paysage urbain des villes de Belgique dont il est plus qu'urgent d'arrêter le processus de démantèlement actuel [...]. Il est donc indispensable de protéger les pavés là où ils existent toujours (y compris sous l'asphalte), de les restaurer, et de promouvoir leur réutilisation dans les revêtements de voirie non seulement pour des motifs d'ordre historique et esthétique, mais également écologique – régulation des microclimats urbains, perméabilité des sols – autant de caractéristiques qui s'inscrivent dans la réflexion sur le développement durable.* »<sup>8</sup>

### Quelle cohérence de l'action publique ? Avec le projet de PRDD, par exemple ?

Brigitte Grouwels fait fi des arguments écologiques et patrimoniaux, écartant d'autorité la possibilité d'une restauration au profit d'une opération de « démolition-reconstruction » **niant par là le principe de développement durable qui fonde pourtant, comme son nom l'indique, le récent projet de Plan Régional de Développement Durable...** Mais quand on ne veut pas prendre la peine de réparer, on jette et on remplace !

---

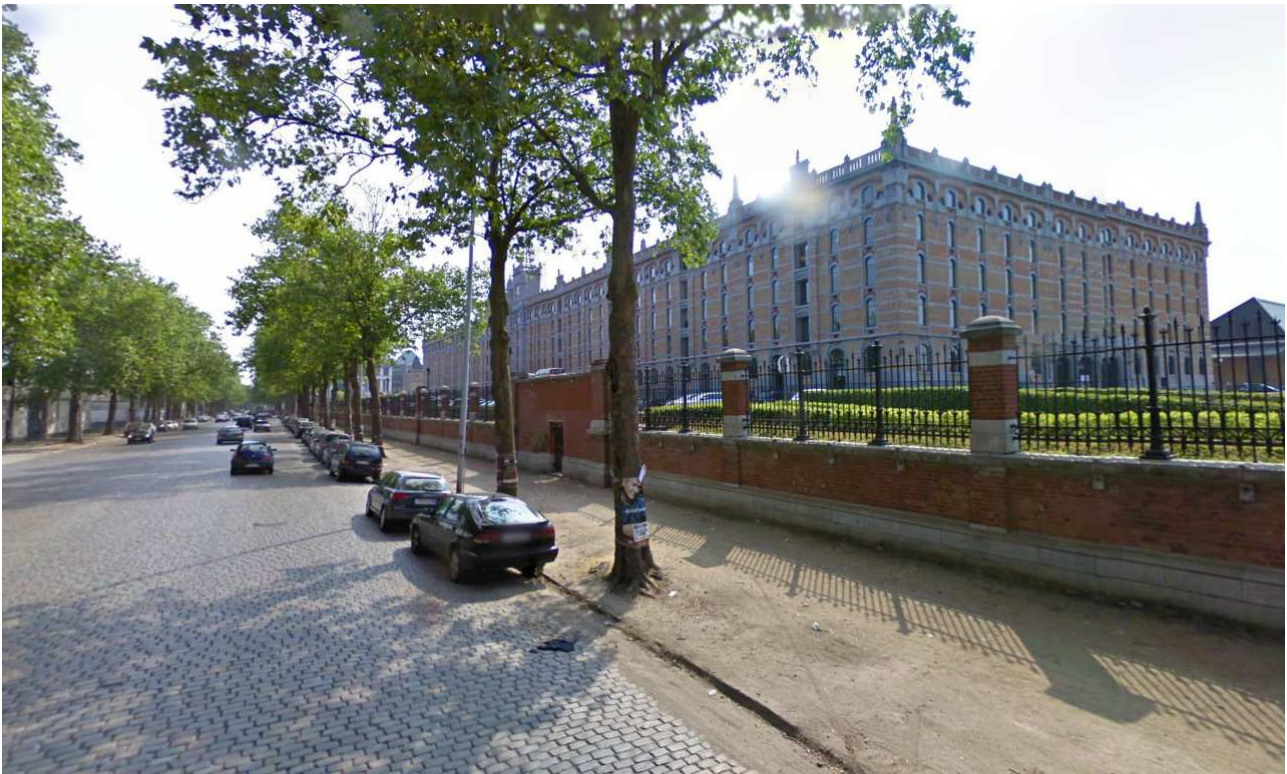
<sup>6</sup> Lire à ce sujet : Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Commission Royale des Monuments et des Sites, *Préserver le patrimoine pour inventer l'avenir*, Bruxelles, 2005.

<sup>7</sup> *Pourquoi il faut restaurer et conserver le pavage de l'avenue du Port*

<http://www.avenueduport.be/2013/08/28/pourquoi-il-faut-restaurer-et-conserver-le-pavage-de-lavenue-du-port/>

<sup>8</sup> Conseil International des Monuments et des Sites, *Heritage at risk, ICOMOS rapport mondial 2008-2010 sur des monuments et des sites en péril*, Berlin, 2010, p.34.

Ce faisant, on porte également atteinte, de manière irréversible, au patrimoine de la Région : l'avenue du Port, avec ses pavés et ses platanes, est un témoin unique de l'histoire de Bruxelles, et en particulier de son histoire industrielle.



« Pavés en porphyre. Pose traditionnelle jointive en quinconce, contreboutée par des bordures en pierre bleue (avenue du Port à Bruxelles, vaste artère industrielle du quartier maritime résistant depuis plus de 100 ans à un important charroi quotidien, mais non entretenue depuis plus de 30 ans) »<sup>9</sup>. Photo : © Google 2009

## **Le patrimoine industriel, une ressource précieuse pour la zone du canal**

Personne n'oserait aujourd'hui envisager la démolition d'un site exceptionnel comme celui de Tour & Taxis. Il a pourtant été question, jusqu'en 2001, date de l'abandon du projet « Music City », de démolir l'entrepôt A !

Fort heureusement, le site de Tour & Taxis (ainsi que sa « mer de pavés ») a été sauvé, grâce à la mobilisation de la société civile et des pouvoirs publics, en particulier la Ville de Bruxelles : tout le monde s'en réjouit. Les promoteurs devraient demander la réciprocité des décisions que les pouvoirs publics leur ont imposées.

Cet exemple, ainsi que tant d'autres à l'issue trop souvent malheureuse<sup>10</sup>, devrait condamner ce projet de réaménagement proposé par Brigitte Grouwels : **l'avenue du Port, pavée et arborée, est pour le site de Tour & Taxis un « écrin » ; elle forme avec lui un**

<sup>9</sup> *Ibid.*, p.33.

<sup>10</sup> On peut par exemple penser au saccage de l'hôtel des Monnaies, à Saint-Gilles, de la Maison du Peuple ou de l'hôtel Aubecq, dont les pierres sont aujourd'hui conservées par la Région comme des reliques.

**ensemble cohérent qui fait sens sur le plan historique et qui ne doit pas être dénaturé mais, au contraire, restauré et valorisé.**

Les « rues de pierre » constituent un patrimoine culturel endogène et spécifique : « [...] *le pavage présente de nombreuses qualités en site urbain : il est facilement réfectionné lors de travaux en sous-sol ; sa perméabilité est profitable aux plantations (pose au sable) et sa durabilité attestée par de nombreux réemplois.* »<sup>11</sup>

**Le pavage en pierre naturelle est reconnu comme patrimoine exceptionnel, y compris en Belgique.** La petite ville de Limbourg (ancienne capitale du duché de Limbourg), qui surplombe la Vesdre, a su conserver un riche patrimoine et une grande cohérence urbanistique qui lui « [...] *a valu la protection du centre ancien par un Arrêté royal du 13 décembre 1976, et plus récemment, l'inscription du site sur la liste du patrimoine exceptionnel de Wallonie par Arrêté royal du Gouvernement wallon en date du 29 juillet 1993.* »<sup>12</sup>

La place Saint-Georges, à Limbourg, particulièrement inconfortable, est classée comme monument par la région wallonne depuis 1989. Il en va de même à Court Saint-Étienne, à Leemes et à Tournai, où des espaces publics pavés sont classés !

En ce qui concerne plus particulièrement Bruxelles, **Alexandre Chemetoff**, architecte-urbaniste-paysagiste mandaté par la Région pour l'élaboration d'un Plan directeur pour le Territoire du canal, a maintes fois souligné l'importance du patrimoine industriel dans la réflexion à mener concernant l'avenir de ce territoire : « **Patrimoines industriels : Après leur mise en évidence leur importance et leur répartition géographique égale sur l'ensemble du territoire de la Zone-canal, utiliser ce patrimoine comme un ensemble de ressources, un patrimoine vivant.** »<sup>13</sup>

Même si l'avenue du Port n'entre pas dans les plans d'Alexandre Chemetoff, qui la considère comme un « coup parti » du fait de l'existence de ce projet de réaménagement, elle doit de toute évidence être considérée comme partie de cet « ensemble de ressources ».

C'est pour ces raisons que l'association BruxellesFabriques a demandé, en décembre 2013, le **classement de l'avenue du Port.**

---

<sup>11</sup> Ministère de la région wallonne, Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement, Service Ressources du Sous-Sol, *Pierres et marbres de Wallonie*, A.A.M. éditions, Bruxelles, 1990, p. 35.

<sup>12</sup> Ministère de la Région wallonne, *La pierre et la rue*, Namur, 1998, p. 23.

<sup>13</sup> C'est nous qui soulignons. Alexandre Chemetoff & associés, Idea consult, Ecozem, *Zone-canal, Bruxelles*, 10-01-2013. [http://www.adt-ato.be/sites/default/files/documents/Chemetoff\\_20130110.pdf](http://www.adt-ato.be/sites/default/files/documents/Chemetoff_20130110.pdf)



## Conclusion

---

La Commission de concertation doit rendre un avis défavorable à cette demande de permis de réaménagement de l'avenue du Port : **vision fonctionnaliste, conception anti-urbaine, erreurs techniques, négation de la valeur patrimoniale et des principes du développement durable rendent ce projet inacceptable.**

Les citoyens et les associations regroupés au sein de l'APPP proposent depuis plusieurs années une alternative crédible à ce projet<sup>14</sup>, respectueuse du patrimoine et de l'environnement et qui améliore la qualité de déplacement des cyclistes, piétons et PMR.

L'ARAU, qui a contesté la vision technocratique de Bruxelles Mobilité depuis 2008, **demande qu'un nouveau projet, avec maintien des pavés, soit élaboré sur des bases objectives<sup>15</sup> et avec à l'esprit une philosophie urbaine s'appuyant sur ce patrimoine unique du territoire du canal. Car, comme l'a dit Alexandre Chemetoff** : « [Le canal] est un élément de l'histoire de la ville et de la Région de Bruxelles, à la fois dans sa dimension industrielle et urbaine.

*Cette conjonction particulière entre le développement industriel et la forme du territoire à Bruxelles est tout à fait significative. Le canal est un témoin de cette transformation dont nous devons aujourd'hui apprendre à gérer l'héritage pour en tirer avantage dans la fabrication de la ville contemporaine. »<sup>16</sup>*

---

Pour toute information complémentaire, veuillez contacter Mme Pauthier, Directrice de l'ARAU, au 0477 33 03 78.

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl  
Boulevard Adolphe Max, 55  
B-1000 Bruxelles  
T. +32 2 219 33 45  
F. +32 2 219 86 75

info@arau.org  
www.arau.org

---

<sup>14</sup> Lire les recommandations de l'APPP : <http://www.avenueduport.be/de-quoi-sagit-il/les-pietons-et-cyclistes/>

<sup>15</sup> La Ministre Grouwels avait d'ailleurs promis que l'élaboration de ce projet de réaménagement définitif serait encadrée par une commission pluridisciplinaire d'experts et une large participation du public.

<sup>16</sup> C'est nous qui soulignons. *Rencontre avec Alexandre Chemetoff*, 28-02-2013.

<http://www.bruplus.irisnet.be/fr/content/rencontre-avec-alexandre-chemetoff>